

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	一般国道247号 西知多道路 日長IC〔仮称〕～青海IC〔仮称〕				
事業箇所	知多市日長～常滑市金山北キロ				
事業のあらまし	<p>西知多道路は、愛知県東海市から常滑市に至る延長約18.5kmの自動車専用道路であり、国際拠点空港の中部国際空港と新東名高速道路（伊勢湾岸自動車道路）を直結するとともに、名古屋高速道路を経由してリニア中央新幹線の名古屋駅を結ぶなど、中京圏の主要な交通の要衝との連携強化を図り、知多地域のみならず中京圏の将来の発展に寄与する重要な路線である。</p> <p>本路線の整備は、東海JCTから西知多産業道路の長浦JCT〔仮称〕までを現道拡幅として、西知多産業道路長浦JCT〔仮称〕から知多横断道路常滑JCT〔仮称〕までをバイパスとして整備する計画である。</p> <p>このうち、2016年度に東海JCT部を国による権限代行で、青海IC〔仮称〕から常滑JCT〔仮称〕までの区間を県による国庫補助事業で事業化し、さらに2019年度に日長IC〔仮称〕から青海IC〔仮称〕までの区間を県による国庫補助事業で事業化し整備を進めている。</p> <p>今回の対象区間は、県で整備を進める日長IC〔仮称〕から青海IC〔仮称〕までの約4.0kmのバイパス区間である。</p> <p>現状の交通課題としては、現道の155号は信号が連担するとともに、その内複数の交差点が主要渋滞箇所指定されるなど、全線にわたり慢性的な渋滞が発生している。また、死傷事故率が愛知県管理国道の平均を大きく上回る状況となっている。一方、防災の面では、第一次緊急輸送道路に指定されているものの、南海トラフ地震に伴う津波浸水想定区域を通過しており、被災時における緊急輸送機能の確保が課題となっている。</p> <p>そこで、「地震・津波対策の強化」、「交通安全対策の強化」、「国際競争力を強化する基盤整備」、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」を事業目標として、国際拠点空港や高規格幹線道路等へのアクセス性向上や、災害時における円滑な救援・復旧活動に資する道路として、西知多道路の整備を進めている。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>(1) 地震・津波対策の強化（緊急輸送道路の強化）</p> <p>(2) 交通安全対策の強化（交通弱者に対する安全性向上）</p> <p>(3) 国際競争力を強化する基盤整備（高規格幹線道路等へのアクセス性向上）</p> <p>(4) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備（主要渋滞箇所の渋滞緩和）</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (暫定2車線) (2018年度)	再評価時 (完成4車線) (2020年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2019年度 ～ 2027年度	2019年度 ～ 2027年度	—	
	事業費 (億円)	385	550	交通需要の増加に伴う事業内容変更 (暫定2車線→完成4車線)	
	経費内訳	工事費	307	467	交通需要の増加に伴う事業内容変更 (暫定2車線→完成4車線)
		用補費	39	39	—
その他		39	44	交通需要の増加に伴う事業内容変更 (暫定2車線→完成4車線)	
事業内容	バイパス整備 (L=4.0km) 暫定2車線	バイパス整備 (L=4.0km) 完成4車線	—		

II 評価

① 事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【事前評価時の状況】</p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の国道155号は、中部国際空港と新東名高速道路（伊勢湾岸自動車道）や名古屋駅とを結ぶ重要な路線だが、現道には主要渋滞箇所指定の交差点があるなどアクセス性が低下している。 <p>(2) 地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の国道 155 号は第一次緊急輸送道路に位置づけられているが、現道の一部区間では津波浸水が懸念されており、当該路線の整備による第一次緊急輸送道路の機能確保が必要である。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>(1) 地震・津波対策の強化（緊急輸送道路の強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の国道 155 号は、第一次緊急輸送道路に指定されているものの、南海トラフ地震に伴う津波浸水想定区域を通過している。今回対象区間の整備により、被災時における緊急輸送機能を確保する必要性は依然として高い。 <p>(2) 交通安全対策の強化（交通弱者に対する安全性向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の国道 155 号の死傷事故率は、愛知県管理国道平均の約 1.5 倍と高い状況が続いており、大口交差点は事故危険箇所指定されている。今回対象区間の整備により、通過交通と生活交通を分離し、死傷事故を削減するとともに、現道混雑に伴う通学路への流入交通を抑制し、通学路の安全性を確保する必要性は依然として高い。 <p>(3) 国際競争力を強化する基盤整備（高規格幹線道路等へのアクセス性向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の国道 155 号は、信号が連担するとともに、2016 年度より新たに本郷南交差点・多屋交差点が主要渋滞箇所に指定されるなど、高規格幹線道路等へのアクセス性に課題がある。今回対象区間の整備により、高速道路ネットワークへのアクセス強化及び物流の効率化を図り、国際競争力を強化する必要性は依然として高い。 <p>(4) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備（主要渋滞箇所の渋滞緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の国道 155 号は、信号が連担するとともに、そのうち複数の交差点が主要渋滞箇所に指定されるなど、全線にわたり慢性的な渋滞が発生している。このため、今回対象区間の整備により、中部国際空港等へのアクセス性の向上や定時性の確保を図る必要性は依然として高い。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回対象区間の整備は、事前評価時の「国際競争力の強化」、「地震・津波対策の強化」の重要性が依然としてある他、「交通安全対策の強化」や「地域の活性化」といった観点からも重要であり、必要性の高い状況は変わっていない。
	<p>判定</p> <p style="text-align: center; font-size: 2em;">B</p> <p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。 Ⓐ B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時の「国際競争力の強化」、「地震・津波対策の強化」の重要性が依然としてある他、「交通安全対策の強化」や「地域の活性化」といった観点からも重要であり、必要性の高い状況は変わっていない。

判定	A	<p>Ⓐ: これまで事業は順調であり、引き続き計画通り確実な完成が見込まれる。</p> <p>B: 次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまで事業は順調である。今後は多少の阻害要因が見込まれるものの、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 ・これまで事業が長期化していたが、事業期間を延長したことにより、今後は阻害要因がなく、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 ・これまでの事業長期化により、事業期間を延長した。今後も多少の阻害要因が見込まれるが、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 <p>C: 阻害要因の解決が困難で、現時点では、事業進捗の目処がたたない。</p>																																														
	<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗を図る上での阻害要因は無く 2027 年度までの完成が見込まれる。 																																															
③事業の効果の変化	1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化	<p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析の算定基礎となった要因変化の有無】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量推計に用いたデータの変更 <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #add8e6;"> <th style="width: 20%;">区分</th> <th style="width: 20%;">事前評価時 暫定 2 車線 (基準年： 2018 年)</th> <th style="width: 20%;">再評価時 完成 4 車線 (基準年： 2020 年)</th> <th style="width: 40%;">備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>252</td> <td>414</td> <td>事業内容変更(暫定2車線→完成4車線)</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>事業内容変更(暫定2車線→完成4車線) 評価年次(データ)更新</td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>254</td> <td>417</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>467</td> <td>601</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>14</td> <td>53</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>1.1</td> <td>13</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>482</td> <td>667</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>26,700</td> <td>33,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>1.9</td> <td>1.6</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※四捨五入の影響で、端数が合わない場合がある。</p> <p>※金額は、社会的割引率（4%）を用いて現在の価値に換算したもの。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析マニュアル（平成 30 年 2 月 国土交通省 道路局 都市局） <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業内容の変更により事業費が増額となったため、B/Cは減少しているが、依然としてB/Cは 1.0を超えている。 			区分	事前評価時 暫定 2 車線 (基準年： 2018 年)	再評価時 完成 4 車線 (基準年： 2020 年)	備考	費用 (億円)	事業費	252	414	事業内容変更(暫定2車線→完成4車線)	維持管理費	2	3	事業内容変更(暫定2車線→完成4車線) 評価年次(データ)更新	合計(C)	254	417		効果 (億円)	走行時間短縮便益	467	601		走行経費減少便益	14	53		交通事故減少便益	1.1	13		合計(B)	482	667		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	26,700	33,000		費用対効果分析結果(B/C)		1.9	1.6	
	区分	事前評価時 暫定 2 車線 (基準年： 2018 年)	再評価時 完成 4 車線 (基準年： 2020 年)	備考																																												
	費用 (億円)	事業費	252	414	事業内容変更(暫定2車線→完成4車線)																																											
		維持管理費	2	3	事業内容変更(暫定2車線→完成4車線) 評価年次(データ)更新																																											
		合計(C)	254	417																																												
	効果 (億円)	走行時間短縮便益	467	601																																												
		走行経費減少便益	14	53																																												
		交通事故減少便益	1.1	13																																												
		合計(B)	482	667																																												
		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	26,700	33,000																																											
費用対効果分析結果(B/C)		1.9	1.6																																													

2) 貨幣価値化困難な効果の变化

【事前評価時の状況】

- ・「広域的な防災機能の向上」「モノづくり拠点への定時性の確保」、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」などの面からの効果が期待される。
- ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき評価した評価値は0.75である。

達成目標(建設部方針)		評価対象の判断	貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点 得点	
1 防御力	①地震・津波対策の強化 ②風水害・土砂災害対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2
			<input type="checkbox"/> 地震対策アクションプランなど地震防災関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する	3	
			<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する	1	
合計			3	2	
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	1
			<input type="checkbox"/> 主要物流拠点・モノづくり拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑(混雑度1.25以上)を緩和する事業に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する	2	
			<input checked="" type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する	1	
			<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	
			<input checked="" type="checkbox"/> 高速道路・地域高規格道路・自動車専用道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	1	
合計			6	4	
3 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
			合計	3	
総合計			12	9	
評価値					0.75

道路・街路事業の事業評価マニュアル

(平成28年7月 愛知県 建設部 都市整備課・道路維持課・道路建設課)

【再評価時の状況】

- ・「広域的な防災機能の向上」、「交通弱者に対する安全性向上」、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」などの面からの効果が期待される。
- ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき評価した評価値は0.92である。

達成目標(建設部方針)		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点 得点	
1 防御力	①地震・津波対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	2
			<input type="checkbox"/> 地震対策アクションプランなど地震防災関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する	3	
			<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する	1	
合計			3	2	
3 成長力	③交通安全対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業、交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、自転車活用推進計画または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する	1	
			合計	3	
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 高速道路・地域高規格道路・自動車専用道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	1	
			合計	3	
3 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
合計			3	3	
総合計			12	11	
評価値					0.92

道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和2年11月 愛知県 建設局 道路維持課・道路建設課 都市整備局 都市基盤部 都市整備課)

【変動要因の分析】

- ・事業評価マニュアルが改訂されているが、評価値は依然として0.6を超えている。

判定	A	<p>Ⓐ: 事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。</p> <p>B: 事業着手時と比べ低下が見られるが、十分な事業効果が確保される見通しがある。</p> <p>C: 事業着手時と比べ著しく低下し、現時点では事業効果が確保される見通しが立たない。</p>
	【理由】	<p>・ 事業内容の変更により事業費が増額となったため、B/C は減少しているものの、依然として B/C は 1.0 を超えている。また、貨幣価値化困難な効果の評価値についても 0.6 を超えており、事業効果の発現が期待できるため。</p>
Ⅲ 対応方針（案）		
継続	<p>中止：上記①～③の評価で一つでも C 判定があるもの。</p> <p>継続：上記以外のもの。</p>	
Ⅳ 事後評価実施の有無と主な評価内容		
<p>■対象（事業完了後 5 年目） □対象外</p> <p>【事業完了後 5 年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度</p>		
Ⅴ 事業評価監視委員会の意見		
Ⅵ 対応方針		